Deutscher Bundestag
6. Wahlperiode

Drucksache VI/3430

Sachgebiet 9231

Vorblatt

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (Gesetzentwurf der Bundesregierung)

A. Zielsetzung

Eindämmung der alkoholbedingten Straßenverkehrsunfälle.

B. Lösung

1. Neuer Ordnungswidrigkeitentatbestand verbietet das Führen eines Kraftfahrzeugs bei einem Blutalkoholgehalt von mindestens 0,8 ‰.
2. Geldbuße bis zu 1000 DM.
3. Fahrverbot bis zu drei Monaten im Regelfall.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

keine

Druck: Buchdruckerei R. Madel, 5307 Wachtberg-Villip
Alleinvertrieb Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1
Postfach 821, Goethestraße 54, Telefon 6 35 51

Deutscher Bundestag
6. Wahlperiode

Drucksache VI/3430

Sachgebiet 9231

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
I/4 (III/4) – 920 01 – Str 7/72

Bonn, den 10. Mai 1972

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes
zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

mit Begründung (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 378. Sitzung am 24. März 1972 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Im übrigen erhebt der Bundesrat gegen den Entwurf keine Einwendungen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrat ist in der Gegenäußerung (Anlage 3) dargelegt.

Brandt

Druck: Buchdruckerei R. Madel, 5307 Wachtberg-Villip
Alleinvertrieb Dr. Hans Heger, 53 Bonn-Bad Godesberg 1
Postfach 821, Goethestraße 54, Telefon 6 35 51

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 837), zuletzt geändert durch das Kraftfahrsachverständigengesetz vom 22. Dezember 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 2086), wird wie folgt geändert:

1. Nach § 24 wird folgende Vorschrift eingefügt:

„§ 24 a

(1) Ordnungswidrig handelt, wer im Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er mindestens 0,8 Promille Alkohol im Blut hat.

(2) Ordnungswidrig handelt auch, wer die Tat fahrlässig begeht.

(3) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße geahndet werden."

2. In § 25 Abs. 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:

„Wird gegen den Betroffenen wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24 a eine Geldbuße festgesetzt, so ist in der Regel auch ein Fahrverbot anzuordnen."

3. In § 26 Abs. 1 Satz 1 werden hinter den Worten „begangen werden," die Worte „und bei Ordnungswidrigkeiten nach § 24 a" eingefügt.

4. In § 28 Nr. 3 werden die Worte „nach § 24" durch die Worte „nach den §§ 24 und 24 a" ersetzt.

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin.

Artikel 3

Das Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Einleitung

Die Tatsache, daß

— seit dem Jahre 1961 mehr als ein Fünftel der jährlichen tödlichen Straßenverkehrsunfälle im Bundesgebiet von unter Alkoholeinfluß stehenden Fahrzeugführern verursacht worden waren,

— diese Unfälle im Gegensatz zu vielen anderen Unfällen im Straßenverkehr vermeidbar waren,

— die meisten Fahrzeugführer nach wissenschaftlichen Untersuchungen bereits bei einer Alkoholkonzentration von 0,8 ‰ nicht mehr fahrtauglich sind,

— die bestehenden Gesetze sich als unzulänglich zur Eindämmung der Hauptunfallursache „Alkohol" erwiesen hatten,

hatte bereits 1968 die Bundesregierung bewogen, im Bundestag einen Gesetzentwurf einzubringen, der das Führen eines Kraftfahrzeuges von einem Blutalkoholgehalt von 0,8 ‰ an untersagen sollte. Zu einer Verabschiedung des Gesetzentwurfs (Drucksache V/3002) durch den Deutschen Bundestag ist es jedoch nicht gekommen, da die Beratungen bis zum Ende der Legislaturperiode nicht abgeschlossen werden konnten.

Seit dieser Zeit ist die Zahl der durch Alkohol am Steuer ums Leben Gekommenen weiter gestiegen. Während im Jahre 1968, als der genannte Gesetzentwurf eingebracht wurde, noch 3170 der Unfälle mit tödlichem Ausgang von Fahrzeugführern unter Alkoholeinfluß verursacht worden waren, waren es 1969 3326 und 1970 sogar schon 3663. Dabei ist zu berücksichtigen, daß bei vielen Unfällen mit tödlichem Ausgang mehr als ein Todesopfer zu beklagen ist. So hat das Statistische Bundesamt z. B. für das Jahr 1970 insgesamt 17 455 Unfälle mit Getöteten erfaßt, als Gesamtzahl der Getöteten jedoch 19 177. Man kann also davon ausgehen, daß 1970 im Bundesgebiet mehr als 4000 Menschen durch unter Alkoholeinfluß stehende Fahrzeugführer im Straßenverkehr ums Leben gekommen sind.

Eine vom Bundesminister für Verkehr Ende 1970 und Anfang 1971 unter dem Motto „Mein fester Wille – ohne Promille" durchgeführte Aufklärungsaktion ist zwar nicht ohne Erfolg geblieben. So ereigneten sich in den Monaten Januar bis Oktober 1971 insgesamt 3 % weniger alkoholbedingte Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden (Getötete und Verletzte) als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Besonders augenfällig war der Rückgang in den Monaten März und April (13,9 % und 7,2 %). Gleichwohl ist der Erfolg der Aufklärungsaktion hinter den Erwartungen zurückgeblieben.

Allgemein ergibt sich folgendes Bild: Die überwiegende Mehrheit der Kraftfahrzeugführer ist sich der dem Alkohol innewohnenden Gefahr durchaus bewußt und fährt „ohne Promille". Bei einem nicht unerheblichen Teil genügt zum Verzicht auf übermäßigen Alkoholgenuß vor der Fahrt, daß er an die Gefährlichkeit des Alkohols erinnert wird; dabei hilft ihm eine eindeutige gesetzliche Regelung, die ihn auf die schon von geringen Alkoholmengen ausgehenden Gefahren hinweist. Eine Minderheit schließlich läßt sich weder durch gute Worte noch durch einen Appell an die Vernunft ansprechen. Bei diesem kleineren Teil der Fahrzeugführer, der absolut genommen allerdings immer noch viel zu groß ist und dessen Gefährlichkeit sich schon daraus ergibt, daß er etwa ein Fünftel der tödlich verlaufenden Verkehrsunfälle verursacht, hilft nur das eindeutige gesetzliche Verbot, von einem niedrig genug angesetzten Alkoholisierungsgrad an Fahrzeuge im öffentlichen Straßenverkehr zu führen.

Die meisten europäischen Staaten haben schon durch Gesetz bzw. Rechtsprechung einen Alkoholgrenzwert eingeführt (Großbritannien, Österreich, Schweiz, Frankreich, Luxemburg je 0,8 ‰, Schweden, Norwegen, Jugoslawien mit je 0,5 ‰), stehen kurz davor (Niederlande, Belgien mit je 0,8 ‰) oder verbieten das Führen eines Kraftfahrzeugs unter Alkoholeinfluß schlechthin (Finnland sowie verschiedene osteuropäische Staaten). Soweit vergleichbare Ergebnisse aus den genannten Staaten vorliegen, lassen sie einen beträchtlichen Rückgang der alkoholbedingten Straßenverkehrsunfälle erkennen. Der Ministerrat der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister hat daher am 14. Juni 1967 die Mitgliedstaaten aufgefordert, einen einheitlichen Alkoholgrenzwert von 0,8 ‰ einzuführen.

Der Entwurf entspricht im wesentlichen dem oben genannten Gesetzentwurf aus dem Jahre 1968. Auf dessen sehr umfangreiche Begründung (Drucksache V/3002) wird Bezug genommen. Im folgenden sei lediglich noch einmal auf die tragenden Gesichtspunkte hingewiesen. Wie der Entwurf 1968 stützt sich auch der vorliegende Entwurf auf das der Bundesregierung vom Bundesgesundheitsamt zur Frage „Alkohol bei Verkehrsstraftaten" (1966, Kirschbaum-Verlag, Bonn-Bad Godesberg) erstattete umfassende dreiteilige Gutachten (mit Nachtrag 1967, ebenfalls Kirschbaum-Verlag). Die in dem Gutachten wiedergegebenen wissenschaftlichen Erkenntnisse sind, wie das Bundesgesundheitsamt bestätigt hat, nach wie vor gültig. Dies gilt sowohl für die von unter Alkoholeinfluß stehenden Kraftfahrzeugführern ausgehende Gefahr für den Straßenverkehr als auch für die Alkoholbestimmungsmethoden, die Rückrechnung und andere Randprobleme, welche den Entwurf nur indirekt berühren.

Die Bundesregierung ist sich bei ihrem erneuten Versuch, der verhängnisvollen auf übermäßigen Alkohol zurückzuführenden Unfallentwicklung durch gesetzliche Maßnahmen Einhalt zu gebieten, der Zustimmung der breiten Öffentlichkeit gewiß. Das zeigen nicht nur zahlreiche Zuschriften, sondern auch die zustimmenden Erklärungen namhafter Automobilclubs und anderer mit der Verkehrssicherheit befaßter Vereinigungen, insbesondere des Deutschen Verkehrssicherheitsrats als deren Dachorganisation.

II. Neuer Gefährdungstatbestand

1. Kriminalpolitische Notwendigkeit

Die bisherige gesetzliche Regelung (§§ 315c, 316 Strafgesetzbuch), wonach bestraft wird, wer ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge Alkoholgenusses „nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen", hat sich als unzulänglich erwiesen, die Zahl der alkoholbedingten Straßenverkehrsunfälle wirksam einzudämmen.

Das ist in erster Linie darauf zurückzuführen, daß ein Großteil der nach medizinischer Erfahrung wie auch nach den Ergebnissen der Statistik gefährlichen Handlungen aus rein prozessualen Gründen strafrechtlich nicht erfaßt werden kann. Unterhalb des von der Rechtsprechung entwickelten Wertes von 1,3 ‰ (Bundesgerichtshof in BGH St 21, 157), von dem an jedermann als fahrunsicher angesehen wird, läßt sich die Fahrunsicherheit selbst dann nur schwer feststellen, wenn für sie ein hoher Grad an Wahrscheinlichkeit spricht. Vielfach hängt der Nachweis von Zufällen ab. Sehr oft kommt es daher nicht zu einer Verurteilung. Dieser Zustand muß geändert werden. Er ist für ein Massendelikt, wie ihn die Trunkenheit am Steuer darstellt, nicht erträglich, zumal das Wissen um diese Schwierigkeiten labile und verantwortungslose Kraftfahrer zu höherem Alkoholgenuß „bis an die Grenze" der absoluten Fahrtüchtigkeit (und dann infolge des Verlustes der Kontroll- und Kritikfähigkeit auch darüber) geradezu ermuntert. Eine gesetzliche Neuordnung ist deshalb kriminalpolitisch unausweichlich.

Es kommt also darauf an, von welchem Grad der Blutalkoholkonzentration an es wahrscheinlich ist, daß ein Kraftfahrzeugführer Leistungsminderungen aufweist, die für den Verkehr so gefährlich sind, daß sie im Interesse der übrigen Verkehrsteilnehmer nicht mehr hingenommen werden können. Spätestens von diesem „Gefahrengrenzwert" an muß das Führen eines Kraftfahrzeugs im öffentlichen Straßenverkehr ohne Rücksicht auf die Fahrtauglichkeit im Einzelfall verboten werden.

2. Gefahrengrenzwert

Der Entwurf hat als den Gefahrengrenzwert eine Blutalkoholkonzentration von 0,8 ‰ gewählt (Artikel 1 Nr. 1). Nach dem oben erwähnten Gutachten des Bundesgesundheitsamtes zur Frage „Alkohol bei Verkehrsstraftaten" treten bereits im Bereich einer Blutalkoholkonzentration zwischen 0,6 und 0,7 ‰ bei den meisten Kraftfahrzeugführern Leistungsminderungen auf, die das sichere Führen des Fahrzeugs in Frage stellen und somit eine besondere Gefahr für den Straßenverkehr bilden. Die Wahrscheinlichkeit, daß ein unter Alkoholeinfluß stehender Kraftfahrzeugführer bei einem Blutalkoholgehalt von 0,5 ‰ einen tödlichen Unfall verursacht, ist nach dem gleichen Gutachten, dessen Ergebnisse von ausländischen Untersuchungen bestätigt wurden, bereits 2,53mal größer als bei nüchternen Fahrzeugführern. Die Gefährlichkeit steigt sodann bis auf das 4,42fache bei einem Blutalkoholgehalt von 0,8 ‰. Mit zunehmender Alkoholisierung ändert sich die Art der „Gefährlichkeit". Während bei geringerer Blutalkoholkonzentration die Erscheinungen der Enthemmung überwiegen, stehen bei höherer Alkoholkonzentration, etwa ab 1 ‰, die Störungen des Wahrnehmungs- und des Koordinationsvermögens im Vordergrund. Wenn man berücksichtigt, daß es wegen der Störung des Wahrnehmungs- und Koordinationsvermögens vielfach gar nicht mehr möglich ist, ein Kraftfahrzeug überhaupt in Gang zu setzen, kommt in der prophylaktischen Gesetzgebung der Stufe der geringeren Blutalkoholkonzentration eine ganz besondere Bedeutung zu. Die Gefährlichkeit dieser Gruppe von Kraftfahrzeugführern beruht vor allem auf der alkoholbedingten Veränderung der Persönlichkeit. Bereits durch geringe Mengen Alkohol wird das subjektive Leistungsgefühl gesteigert, das dann nicht mehr dem objektiven Leistungsvermögen entspricht. Die Enthemmung schaltet die beim nüchternen Fahrzeugführer vorhandene Selbstkritik aus und führt so zu einer erhöhten Risikobereitschaft.

Wenngleich, wie oben ausgeführt, der Bereich der Alkoholkonzentration zwischen 0,6 und 0,7 ‰ als naturwissenschaftlicher Gefahrengrenzwert nicht überschritten werden sollte, schlägt der Entwurf einen gesetzlichen Gefahrengrenzwert von 0,8 ‰ vor. Hierbei ist gleich von vornherein ein sog. „Sicherheitszuschlag" von 0,15 ‰ für etwaige Abweichungen des festgestellten von dem tatsächlichen Alkoholgehalt mit einbezogen worden, so daß später in der Praxis kein Anlaß dazu bestehen wird, den gesetzlich festgelegten Wert nochmals um einen „Sicherheitszuschlag" zu verschieben. Bei der Berücksichtigung eines „Sicherheitszuschlags" schon bei der Festlegung des Grenzwerts geht der Entwurf davon aus, daß die durch Verwaltungsvorschriften vorgeschriebenen Methoden der Blutalkoholbestimmung in der Genauigkeit zwar bis jetzt von keiner anderen Methode übertroffen werden, daß sie jedoch eine gewisse Streuungsbreite der Ergebnisse haben können, die maximal 0,13 ‰ beträgt.

3. Unrechtsfolgen

Durch die Ausgestaltung des neuen Gefährdungstatbestandes als Ordnungswidrigkeit folgt der Entwurf der Tendenz des Gesetzgebers, Fälle minderen Unrechtsgehalts in das sog. Verwaltungsunrecht einzustufen. So wurden durch das Einführungsgesetz zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten vom 24. Mai 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 505) die früheren Verkehrsübertretungen in Ordnungswidrigkeiten umgewandelt. Dazu gehören z. B. Vorfahrtverletzungen, zu schnelles Fahren, falsches Überholen, wenn es nicht zu einer konkreten Gefährdung gekommen ist. Dieser Gruppe abstrakter Gefährdungstatbestände ist der hier vorgeschlagene Tatbestand zuzuordnen.

Der Entwurf läßt die Alkoholtatbestände des geltenden Rechts in den §§ 316 und 315 c Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a des Strafgesetzbuches unberührt und ergänzt sie lediglich durch eine Zusatzregelung, die der besseren Verwirklichung des eigentlichen verkehrs- und kriminalpolitischen Anliegens der Alkoholstraftatbestände insgesamt dienen soll. Er schaltet deshalb den neuen Tatbestand lediglich als Auffangtatbestand den geltenden Alkoholtatbeständen des Strafgesetzbuches vor. Ergibt sich im Einzelfall zusätzlich die Fahruntüchtigkeit des Betroffenen, so richtet sich die Beurteilung der Tat nach den genannten Strafvorschriften.

Der Bundesregierung geht es nicht darum, künftig mehr Kraftfahrzeugführer einer Sanktion zu unterwerfen. Die Einführung des Gefahrengrenzwerts von 0,8 ‰ wird im Gegenteil weniger Strafen zur Folge haben, weil der Kraftfahrer nunmehr seine Entscheidung, weiterzutrinken bzw. darauf zu verzichten, sich ans Steuer zu setzen, in einem Stadium treffen muß, in welchem er hierzu eher in der Lage ist als im Bereich von 1,3 ‰. Der Gefahrengrenzwert hilft ihm also, gar nicht erst in den Bereich des Kriminalstrafrechts hineinzugeraten. Die Bundesregierung knüpft an den Entwurf somit die Erwartung, daß die in Betracht kommenden Kraftfahrzeugführer ihre Trinkgewohnheiten ändern und darauf verzichten, sich an den häufig falsch verstandenen Grenzwert für die absolute Fahrunsicherheit (1,3 ‰) „heranzutrinken". Die große Masse der Verkehrsteilnehmer, die ohnehin von dem Gesetz nicht betroffen wird, wird damit besser und wirkungsvoller als bisher vor den von unbelehrbaren oder nicht ausreichend orientierten Kraftfahrern ausgehenden Gefahren geschützt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, erscheint das Ordnungswidrigkeitenrecht als ausreichend.

Nach Artikel 1 Nr. 1 des Entwurfs wird, wer im öffentlichen Straßenverkehr ein Kraftfahrzeug führt, obwohl er mindestens 0,8 ‰ Alkohol im Blut hat, künftig mit einer Geldbuße bis zu 1000 DM rechnen müssen, sofern er die Tat vorsätzlich begangen hat. Für die fahrlässige Begehung der Tat ist eine Geldbuße bis zu 500 DM vorgesehen.

Da der erzwungene Verzicht auf das Führen eines Kraftfahrzeugs meist nachhaltiger wirkt als die Zahlung einer Geldbuße, sieht Artikel 1 Nr. 2 des Entwurfs vor, daß zu der festgesetzten Geldbuße in der Regel ein Fahrverbot von einem Monat bis zu drei Monaten angeordnet wird. Die Bundesregierung ist der Ansicht, daß bei einem Kraftfahrer, der sich bisher sämtlichen Aufklärungs- und Belehrungsversuchen unzugänglich gezeigt hat, der trotz ständiger Berichterstattung in Presse, Rundfunk und Fernsehen über alkoholbedingte Straßenverkehrsunfälle mit seinem Leben und dem Leben seiner Mitbürger gespielt hat, indem er sich in angetrunkenem Zustand an das Steuer seines Fahrzeugs gesetzt hat, die Zahlung einer Geldbuße allein nicht immer ausreicht, ihn vor einem Rückfall zu warnen. Das Fahrverbot, das also in jedem Fall anzuordnen ist, wenn nicht ganz besondere Umstände vorliegen, die einen Verzicht auf die Anordnung rechtfertigen, soll dem Betroffenen eine nachhaltige Mahnung sein.

Artikel 1 Nr. 4 des Entwurfs sieht die Erfassung im Verkehrszentralregister vor. Das entspricht dem Sinn und Zweck dieses Registers.

4. Bußgeldbehörde

Grundsätzlich ist nach § 35 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten die Verwaltungsbehörde zuständig. Artikel 1 Nr. 3 des Entwurfs überträgt die Zuständigkeit derjenigen Verwaltungsbehörde, die ohnehin als Bußgeldbehörde für alle übrigen Verkehrsordnungswidrigkeiten zuständig ist.

III. Geltung in Berlin

Artikel 2 enthält die übliche Berlin-Klausel, um die Geltung des Gesetzes in Berlin sicherzustellen.

IV. Inkrafttreten

Artikel 3 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

1. **Artikel 1 Nr. 1** (§ 24 a Abs. 1 StVG)

a) In Absatz 1 des § 24 a ist das Wort „mindestens" zu streichen, nach dem Wort „Promille" sind die Worte „oder mehr" einzufügen.

Begründung:

Die Ersetzung des Wortes „mindestens" erscheint aus psychologischen Gründen zweckmäßig.

Es könnte sonst bei einzelnen Kraftfahrern der Eindruck entstehen, bis zum Grenzwert könne er kritiklos trinken. Einer solchen Auslegung der neuen Bestimmung soll mit der vorgeschlagenen Änderung vorgebeugt werden.

Auch eine Blutalkoholkonzentration von unter 0,8 Promille kann im Einzelfall, insbesondere im Zusammenhang mit dem steigenden Tabletten- und Drogenkonsum gefährlich werden.

b) In Absatz 3 des § 24 a sind nach dem Wort „Geldbuße" die Worte „bis zu fünftausend Deutsche Mark" einzufügen.

Begründung

Die vorgeschlagene Erhöhung des Höchstmaßes der Geldbuße soll eine angemessene Ahndung auch von Wiederholungstaten ermöglichen.

2. **Artikel 1 Nr. 2** (§ 25 StVG)

Artikel 1 Nr. 2 ist wie folgt zu fassen:

'2. a) § 25 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Wird gegen den Betroffenen

1. wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24, die er unter grober oder beharrlicher Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers begangen hat, oder
2. wegen einer Ordnungswidrigkeit nach § 24 a

eine Geldbuße festgesetzt, so verbietet ihm in der Regel die Verwaltungsbehörde oder das Gericht in der Bußgeldentscheidung, für die Dauer von einem Monat bis zu drei Monaten im Straßenverkehr Kraftfahrzeuge jeder oder einer bestimmten Art zu führen."

b) Nach § 25 Abs. 1 wird folgender Absatz 1 a eingefügt:

„(1 a) Eine grobe Verletzung der Pflichten eines Kraftfahrzeugführers liegt insbesondere vor, wenn der Betroffene

1. die zulässige Höchstgeschwindigkeit um mehr als 40 km/h überschreitet;
2. bei Unübersichtlichkeit oder bei unklarer Verkehrslage überholt und hierbei Überholverbotszeichen oder Fahrstreifenbegrenzungen nicht beachtet;
3. auf Autobahnen oder Kraftfahrstraßen wendet oder rückwärts fährt;
4. unter Gefährdung von Fußgängern an Fußgängerüberwegen andere Fahrzeuge verbotswidrig überholt oder an ihnen vorbeifährt."

Begründung

Verwaltungsbehörden und Gerichte machen von der in § 25 StVG bereits enthaltenen Ermächtigung zur Anordnung von Fahrverboten bei groben oder beharrlichen Pflichtverletzungen zu selten Gebrauch. Das Fahrverbot als eine der wirksamsten „Denkzettel"-Maßnahmen ist damit zum Nachteil der Verkehrssicherheit weitgehend entwertet worden. Diesem Mangel soll der dem § 42 m Abs. 1 und 2 StGB angepaßte Änderungs- und Ergänzungsvorschlag abhelfen.

Der Bundesrat folgt damit einer vom 10. Deutschen Verkehrsgerichtstag 1972 beschlossenen Empfehlung, in der ausgeführt worden ist, daß die Rechtsprechung zum Fahrverbot zu einer Rechtsunsicherheit bei der Anordnung dieses für die Verkehrssicherheit wichtigen Instrumentes geführt habe, so daß die Bußgeldbehörden von dieser Maßnahme kaum noch Gebrauch machen. Es müßten deshalb im Zusammenhang mit der Einführung eines Gefahrengrenzwertes 0,8 Promille im Straßenverkehrsgesetz (nach dem Vorbild des § 42 m StGB) bestimmte Fälle schwerwiegender Ordnungswidrigkeiten näher bezeichnet werden, bei deren Vorliegen das Fahrverbot in der Regel anzuordnen ist. Das Fahrverbot sollte als Regelfolge auch bei dem 0,8 Promille-Tatbestand vorgesehen werden.

3. **Artikel 1 Nr. 2** (§ 25 Abs. 1 Satz 2 StVG)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungverfahrens zu prüfen, wie das Spannungsverhältnis zwischen § 25 Abs. 1 Satz 2 StVG und § 37 Abs. 1 StGB beseitigt werden kann, insbesondere, ob § 37 Abs. 1 StGB dahin zu ändern ist, daß in den Fällen des § 42 m Abs. 2 StGB regelmäßig ein Fahrverbot als Nebenstrafe zu verhängen ist, wenn das Gericht den Täter ausnahmsweise nicht als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ansieht.

Begründung

Es erscheint unvertretbar, daß ein Täter, der nach § 24 a StVG ordnungswidrig handelt, in der Regel mit einem Fahrverbot belegt werden soll, während ein Täter, der den Tatbestand des § 315 c Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a StGB oder des § 316 StGB erfüllt, dem aber nicht die Fahrerlaubnis entzogen wird, nach § 37 nicht in der Regel auch mit einem Fahrverbot bestraft werden soll.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates

Zu 1 a).

Artikel 1 Nr. 1 (§ 24 a Abs. 1 StVG)

Die Bundesregierung erhebt keine Bedenken.

Zu 1 b).

Die Bundesregierung teilt die Auffassung des Bundesrates, daß die bei einer Zuwiderhandlung gegen § 24a StVG zu verhängende Geldbuße auch eine angemessene Ahndung von Wiederholungstaten ermöglichen muß. Der in dem Gesetzesentwurf vorgesehene Bußgeldrahmen von 5 DM bis 1000 DM gemäß § 13 OWiG erscheint hierfür als ausreichend. Anderenfalls würde die Konzeption dieses Tatbestandes als „Ordnungswidrigkeit" als systemwidrig erscheinen. Es wäre kaum vertretbar, als Höchstbuße für das ebenfalls sehr gefährliche Wenden auf der Autobahn und andere gleichfalls unfallträchtige Verkehrsordnungswidrigkeiten eine Geldbuße von lediglich 1000 DM im Wiederholungsfall, bei einem Blutalkoholgehalt von mehr als 0,8 ‰ jedoch im Wiederholungsfall eine Geldbuße von 5000 DM zu verhängen. Bis jetzt ist der für Verkehrsordnungswidrigkeiten geltende Bußgeldrahmen nur im Falle des § 23 StVG (Feilbieten nicht genehmigter Fahrzeugteile) verlassen worden, weil hierbei der Charakter eines Wirtschaftsdeliktes vorherrscht.

Zu 2.

Artikel 1 Nr. 2 (§ 25 StVG)

Die Bundesregierung stimmt den Erwägungen und dem Vorschlag des Bundesrates zu.

Zu 3.

Artikel 1 Nr. 2 (§ 25 Abs. 1 Satz 2 StVG)

Die Bundesregierung wird die angeregte Prüfung im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens vornehmen.